Prudence Mag

Adoptons ensemble les bons comportements sur la route

Hiver 2009/2010 - n° 17

Allianz

Dossier

La vitesse… toujours dangereuse !

- Pour ou contre ?
  La remontée des files par les deux-roues motorisés…
- Questions à…
  Jean-Claude Robert : le risque routier en entreprise
- Comment ça marche ?
  Les radars feux rouges

En partenariat avec

association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Pour les fêtes, le plus beau des cadeaux, c'est de rentrer en vie.

Tous les conseils pour prévoir ses retours de soirée sur

rentrerenvie.fr

association PRÉVENTION ROUTIÈRE

ASSUREURS PRÉVENTION

MAGIC GARDEN AGENCY

Sommaire

04 **Événement**
Des enfants visibles à la sortie des écoles

06 **Quoi de neuf ?**
Les bons conseils de Zou le Tatou
- Avec AZT, la recherche au service de la sécurité
- L'opération « Rentrer en vie » pour les fêtes

10 **Questions à…**
Jean-Claude Robert au sujet du risque routier en entreprise

11 **Dossier**
La vitesse… toujours dangereuse !
- Grâce aux radars automatiques, la vitesse n'est plus la première cause d'accidents mortels
- Elle tue toujours et répond à des lois très précises
- L'exemple des autres pays européens

20 **Comment ça marche ?**
Les radars feux rouges
Explications sur ce nouvel outil

22 **Pour ou contre ?**
La remontée des files par les deux-roues motorisés…

Prudence Mag n°17
Hiver 2009/2010
Directeur de la publication : Bérangère Auguste-Dormeuil, Allianz IARD - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02.
Directeur de la rédaction : Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün et Blandine Rossand pour l'association Prévention Routière. **Réalisation :** **HighCo AVENUE Publishing** 8, rue de La Rochefoucauld, CS 30500, 75427 Paris Cedex 09. Tél. : 01 77 75 65 45.
Ont participé à ce numéro : Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Marianne Chalubert, Kamel Kheyar, Anaïse Viard.
Crédits photos : Fotolia, Gérard Vouillon (p. 20-21), D. R. **Illustrations :** Fred Van Deelen (p. 14, p. 16-17)/Agence Christophe.com.
Impression : CSP - 77410 Claye-Souilly. Tél. : 01 60 27 66 40.

Des enfants visibles à la sortie des écoles

Assurer la visibilité des enfants sur le chemin de l'école, la nuit : une priorité pour l'association Prévention Routière et les assureurs de la FFSA [1] qui, le 22 octobre, ont lancé une campagne de sensibilisation en allant à la rencontre des parents devant plus de 700 écoles…

En hiver, les jours sont courts et le ciel souvent bien triste. Aussi n'est-il pas rare, lorsque vos enfants partent à l'école le matin ou qu'ils en reviennent le soir, qu'ils doivent marcher dans le noir. Chaque année, des enfants se font ainsi renverser parce qu'un véhicule les a aperçus trop tard [2]. On le sait, avant 9-10 ans, un enfant a du mal à bien percevoir tous les dangers de la rue. La nuit aggrave cette difficulté.
C'est pourquoi il est essentiel qu'il soit vu de loin. Or, dans l'obscurité, un piéton, surtout s'il est de petite taille et habillé de sombre, n'est visible qu'à 30 m ! C'est très peu. Trop peu en tout cas pour qu'un automobiliste puisse l'éviter à coup sûr. Savez-vous qu'un véhicule qui roule à 50 km/h a besoin de 30 à 40 m pour s'arrêter (en fonction de sa réactivité, de l'état de la chaussée et de ses pneus) ? À 90 km/h, c'est au moins 65 m qu'il va lui falloir et 105 m si la chaussée est mouillée. Il y a pourtant une solution toute simple pour améliorer de façon spectaculaire la visibilité de vos enfants pour les rendre repérables de loin. En les habillant de clair et en veillant à ce que leurs vêtements ou leurs cartables soient équipés de bandes rétroréfléchissantes autocollantes. Celles-ci existent parfois d'origine, mais si ce n'est pas le cas, n'oubliez pas d'en poser vous-même.
Un geste qui ne coûte pas cher, demande peu d'efforts… et qui peut leur sauver la vie !

[1] Fédération française des sociétés d'assurances.
[2] En 2008, plus de 2 800 enfants piétons de moins de 15 ans ont été blessés dans la circulation. 35 ont été tués.

Les bons gestes

- Privilégiez l'achat de vêtements, chaussures, sacs et cartables équipés d'éléments rétroréfléchissants.
- Sinon, procurez-vous des bandes de tissu rétroréfléchissant et autocollantes (dans les magasins d'accessoires auto) : apposez-les sur le cartable de votre enfant, sur les deux bretelles, sur les côtés et sur le dos du sac. De cette façon, il sera visible sous tous les angles.

La preuve par la vidéo

Des doutes sur l'efficacité de ces conseils ? Rendez-vous sur le site www.priorite-vos-enfants.fr. Vous pourrez y voir un petit film mettant en scène Marion, 12 ans, et Théo, 8 ans, sur le chemin de l'école, avec et sans équipement rétroréfléchissant. La démonstration est sans appel ! Dans une deuxième vidéo, Emmanuel Renard, directeur du service Éducation de l'association Prévention Routière, explique la difficulté des enfants à appréhender les dangers de la route, en particulier la nuit (vitesse et distance d'un véhicule mal perçues).

Des conducteurs plus responsables

L'importance d'être en forme pour prendre le volant avant un long trajet semble de mieux en mieux comprise, comme le prouve l'étude commandée en juin dernier par Allianz. Selon l'institut de sondage Opinion Way qui l'a réalisée, 93 % des conducteurs sous traitement médicamenteux disent avoir vérifié sa compatibilité avec la conduite ; 70 % déclarent contrôler leur vue régulièrement et 4 sur 5 affirment partir après une bonne nuit de sommeil. Mais ils sont encore 3 % à envisager consommer de l'alcool durant le voyage.

Ados et cyclo : le « top » des risques

Entre 14 et 17 ans, près d'un utilisateur de cyclo sur trois reconnaît que son engin est débridé. L'étude qui le révèle nous apprend par ailleurs que c'est l'accident de cyclo qui engendre le plus de victimes de la route dans cette tranche d'âge.

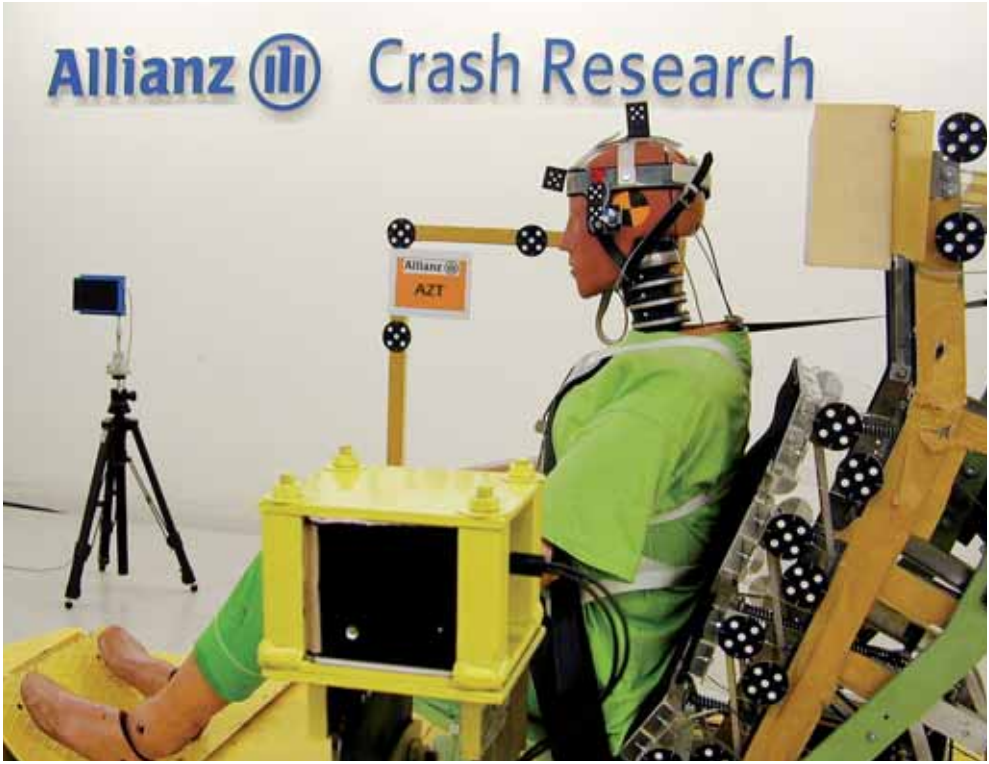
En chiffre

3 % **des occupants non attachés = 30 % des tués sur autoroute.**

L'AFSA (Association française des sociétés d'autoroutes) rappelle qu'en cas d'accident sur autoroute, sans ceinture, le risque d'être tué est multiplié par 15 !

Rentrer en vie, c'est le plus beau cadeau !

Célébrer Noël ou la nouvelle année avec sa famille ou ses amis, offrir et recevoir des cadeaux, c'est formidable… à condition que la fête ne se termine pas dans un fossé, au bord d'une route, faute d'avoir pensé à rester sobre. C'est pour rappeler cette évidence qu'à la veille des fêtes de fin d'année, l'association Prévention Routière et les assureurs de la FFSA ont lancé une campagne de communication sur ce thème avec une réactualisation de leur site rentrerenvie.fr, désormais enrichi de très nombreux conseils pratiques, et une opération choc à Paris le 30 décembre. Une image – une voiture accidentée enveloppée dans un ruban – et un slogan : « Pour les fêtes, le plus beau des cadeaux, c'est de rentrer en vie ». **www.rentrerenvie.fr**



La recherche au service de la sécurité automobile

La prévention dans le domaine automobile n'est pas une nouveauté pour Allianz : les premières actions menées par l'assureur sur ce terrain datent de… 1932 ! Dès cette époque, ayant compris que la meilleure façon de réduire le montant des dommages à régler était de prévenir les accidents de ses assurés, il avait eu l'idée, en pionnier, de créer une agence d'essais de matériaux. Devenue AZT — centre de recherche technique d'Allianz —, cette structure historique a considérablement étendu ses activités, travaillant en priorité sur la sécurité active et passive, mais aussi sur de nouvelles techniques de réparation ou l'amélioration des systèmes antivol. L'institut, établi près de Munich, emploie une trentaine d'ingénieurs et scientifiques qui continuent à analyser les comportements des usagers et les causes d'accidents, évaluer les équipements, développer des solutions. Plus de 40 000 études ont ainsi été menées par ces experts qui axent aujourd'hui leurs recherches sur la télématique (transmission informatique des données) et les systèmes d'assistance électronique aux conducteurs. Toujours dans un seul et même objectif : prévenir ou réduire les dommages des accidents de la route.

Les bons conseils de Zou le Tatou

Depuis trois ans, l'association Prévention Routière fait appel à Zou le Tatou, drôle de petit animal devenu la mascotte des enfants voyageurs de 3 à 8 ans, pour sensibiliser petits et grands à la nécessité de bien s'attacher en voiture. Un rappel indispensable car, selon une enquête de décembre 2007, 8 enfants sur 10 ne sont pas ou sont mal attachés en voiture ! À l'occasion des vacances de la Toussaint, c'est donc avec Zou en tête que l'opération a été relancée, avec la distribution gratuite, dans les stations d'autoroutes Total (partenaire), de 110 000 packs Zou le Tatou. Leur contenu : un CD audio (avec un conte et une chanson), un cahier de jeux éducatifs pour les enfants et un guide pour les parents.

Dans cette brochure, on leur rappelle les trois gestes essentiels à faire pour protéger leurs enfants en voiture : les installer dans un dispositif de retenue parfaitement adapté à leur morphologie ; examiner une fois par mois la fixation des sièges ; à chaque fois, contrôler le bon positionnement des sangles qui ne doivent ni vriller ni laisser de mou.

Pour en savoir plus : **www.zouletatou.fr**

La 2e vie de Mortel Scooter

Le site destiné aux adolescents usagers d'un deux-roues motorisé vient d'être entièrement refondu : il s'ouvre désormais sur un mur d'images, chacune donnant accès à un témoignage qui raconte le déroulement d'un accident (la vie d'avant et celle d'après). Éclairant et efficace !
www.mortelscooter.fr

Le Fol Enfant

La comédienne Marina Vlady raconte dans cet émouvant récit l'accident de la circulation dont a été victime son fils aîné, « fauché sur une route nocturne », sa lente et chaotique sortie du coma, son corps inerte. Elle évoque son impuissance et sa rage devant ce « cerveau vidé de toute sa culture, de dizaines d'années de lecture, de musique, de sensations extrêmes… ». Intimiste, bouleversant et édifiant.
Marina Vlady, éd. Fayard (2009)

Les dossiers de la route

Les 20 petits films diffusés par la Sécurité Routière du 14 septembre au 19 novembre peuvent toujours être visionnés en ligne. Ils le méritent : construits comme des reconstitutions de procès-verbaux d'accidents, pédagogiques et très réalistes, ils expliquent en une minute pourquoi un accident n'arrive jamais par accident mais à la suite de petites transgressions à la règle, de « petites » erreurs ordinaires qui, en une fraction de seconde, peuvent faire basculer toute une vie…
À voir sur **www.securiteroutiere.gouv.fr**

Les chiffres de la sécurité sur la route

+ 14,1 %

Cette augmentation est celle du nombre d'usagers de deux-roues motorisés tués au cours des dix premiers mois de 2009, comparé à la même période de 2008. Entre octobre 2008 et octobre 2009, l'augmentation a même atteint 23,4 %.

- 4,5 %

En hausse depuis juin dernier, et après un pic spectaculaire à + 17,7 % en septembre, la courbe des tués, toutes catégories d'usagers confondues, s'est enfin infléchie en octobre (chiffres rapportés à la même période de 2008).

+ 64 tués

C'est, sur les neuf premiers mois de 2009, la différence du nombre de tués sur la route par rapport à la même période de l'année précédente. La remontée de la courbe des tués a commencé en juin dernier.

4 400

C'est le nombre de tués sur la route qui pourrait finalement être atteint en 2009. Soit 125 de plus qu'en 2008. Faible augmentation mais négative symboliquement si elle se confirme : ce serait la première fois depuis 2002 que la tendance s'inverse.

Source : ONISR (Observatoire national interministériel de sécurité routière).

Risque routier : première source des accidents de travail

Lutter contre le risque routier professionnel est aujourd'hui une priorité, aussi bien pour l'État que pour la Sécurité sociale qui couvre les accidents du travail. Pour cela, ils doivent convaincre les chefs d'entreprise de la nécessité d'agir.

En quoi les patrons sont-ils concernés par le risque routier des salariés ?

Jean-Claude Robert : Parce qu'il représente la moitié des accidents mortels liés au travail ! Soit plus de 500 décès par an : environ 150 lors des déplacements professionnels, dits « de mission », et 400 lors des trajets domicile-travail. C'est donc un risque très important. Or, bien souvent, le risque routier n'est pas traité dans le « Document unique » que, depuis 2001, tout patron a l'obligation de rédiger pour informer ses salariés des risques professionnels de l'entreprise et inscrire les actions engagées pour les prévenir ou les réduire.

Les chefs d'entreprise peuvent-ils entendre ce discours ?

Jean-Claude Robert : Ils le doivent. Et pour de multiples raisons ! Financières : un accident peut coûter très cher, les coûts cachés étant bien plus lourds que les coûts visibles. Organisationnelles : dans une petite structure, l'absence de certains salariés peut mettre en danger la survie de l'entreprise. Judiciaires : en cas d'invalidité ou de décès, s'il est prouvé qu'un patron a exposé son salarié à un « risque inexcusable », il risque une condamnation qui peut coûter très cher.

Quels sont ses moyens pour agir ?

Jean-Claude Robert : Aujourd'hui, les outils à sa disposition sont nombreux… mais il ne suffit pas d'informer ou de sensibiliser comme on le fait avec le grand public ; il faut cibler le risque, parler métier. Il faut analyser les accidents et, à partir de ce diagnostic, rechercher de façon pragmatique des solutions adaptées à chaque cas car il n'y a pas de solution toute faite. L'approche est plus « pointue » mais les résultats plus pérennes. Autre point capital : un plan de prévention n'est crédible et efficace que si la direction et l'encadrement se mobilisent et montrent l'exemple.

[1] Promotion et suivi de la sécurité routière en entreprise.

« Un accident du travail mortel sur deux a lieu sur la route ! C'est un risque très important qui peut coûter très cher aux entreprises. »

Jean-Claude Robert

La vitesse… toujours dangereuse !

Vitesse : le mythe est écorné mais pas mort ! • Dépassement des limitations de vitesse : le barème des sanctions • L'implacable logique des limites • 3 questions à… Bernard Pottier • Vrai-faux • Europe : des modèles contradictoires

Les radars sont efficaces mais les conducteurs continuent de penser que la vitesse n'est pas une cause essentielle d'accident.

Vitesse : le mythe est écorné mais pas mort !

Avec l'apparition des radars automatiques, les conducteurs ont appris à lever le pied et la vitesse a cessé d'être la première cause d'accident mortel sur la route. Pourtant, on n'en a pas encore fini avec le mythe…

Certains applaudissent et d'autres le regrettent mais le constat est là : sur la route, la vitesse, qu'elle soit attaquée au titre de la sécurité ou du développement durable, a perdu de son aura. Entre 2002 et fin 2007, la vitesse moyenne pratiquée de jour sur les routes françaises, tous réseaux confondus, a diminué de 9 km/h [1], ce qui correspond à une baisse de 10%. Au cours de cette même période, le nombre de morts sur la route a chuté de 40% [2]. Une simultanéité qui ne peut que mettre en évidence le lien étroit entre vitesse et accidentalité… Ce lien, aussi stable qu'universel, a en effet été établi depuis des décennies par des scientifiques du monde entier : à savoir qu'une baisse de 1% de la vitesse moyenne réduit de 4% la mortalité [3].

Des noyaux de résistance

On pouvait même espérer que la justesse de cette affirmation d'experts en sécurité routière, démontrée sur le terrain de façon éclatante,

année après année depuis 2002, allait mettre définitivement fin aux polémiques sur la vitesse, souvent jugée comme un faux problème par les amateurs de voitures puissantes. D'autant plus que la vitesse, premier facteur d'accident mortel sur les routes

Baisser la vitesse moyenne de 1 %, c'est réduire la mortalité de 4 %

de France depuis des décennies, a finalement cédé sa place de leader depuis l'arrivée des radars, laissant cet « honneur » à l'alcool ! Mais il n'en est rien : la vitesse continue à ne pas être perçue comme un facteur essentiel d'accident au regard d'une majorité de conducteurs, même lorsque ceux-ci disent rouler moins vite qu'avant… le plus souvent pour ne pas être sanctionnés !

C'est une enquête réalisée pour le compte de l'association Prévention Routière qui vient de le révéler. Elle montre d'ailleurs qu'un conducteur sur quatre continue à affirmer aimer rouler vite. « C'est, le plus souvent, un jeune de moins de 25 ans ou… un senior qui n'a pas su s'adapter à l'ère nouvelle », explique Christophe Ramond, directeur des études à l'association Prévention Routière. Autre enseignement de cette enquête : un conducteur sur trois, aujourd'hui encore, accepte mal ou très mal les contrôles radars ! « Ils se sentent trop contrôlés », ajoute-t-il.

Bref, les Français n'ont pas encore adhéré massivement à la politique mise en place depuis sept ans pour maîtriser la vitesse, en dépit des succès enregistrés. Cette médiocre acceptation sociale pose un problème : elle risque d'inciter le gouvernement, soucieux à l'approche d'échéances électorales, de ne pas mécontenter la population, à repousser l'idée de nouvelles mesures, même si celles-ci s'avèrent nécessaires face à la remontée avérée des accidents…

Des progrès très inégaux

Cela étant, il faut reconnaître qu'il y a des catégories d'usagers plus réceptives que d'autres aux messages de modération. Ainsi, les automobilistes ne sont plus « que » 37 % à avouer jongler très régulièrement avec les limitations de vitesse, alors qu'ils sont encore 47 % chez les motocyclistes et parmi les conducteurs de poids lourds [4] ! Par ailleurs, la baisse des vitesses ne s'applique pas uniformément sur tous les réseaux : des progrès incontestables ont été enregistrés sur les autoroutes [5] et dans les centres-villes mais on est encore loin du compte sur les routes nationales et les départementales, en particulier dans les traversées d'agglomération. Ce n'est pas un hasard : les vitesses ont baissé là où les usagers craignaient le plus d'être verbalisés, c'est-à-dire là où les radars ont été installés, le système de contrôle-sanction automatisé constituant un tournant décisif dans la bataille engagée par le pouvoir contre l'insécurité routière. ➔

Vitesse = fatigue

Il n'est pas rare d'entendre des conducteurs amoureux de la vitesse – et donc frustrés depuis l'arrivée des radars automatiques – assurer qu'il est bien plus dangereux de rouler « lentement » sur l'autoroute. Cela, assurent-ils, multiplie les risques d'endormissement ! Bien entendu, il n'en est rien ; c'est même tout le contraire qui se passe. En fait rouler vite accélère très sensiblement l'apparition de la fatigue.
Le conducteur est obligé de traiter un grand nombre d'informations en un minimum de temps.
Cette intense activité génère un stress, une fatigue et une perte de vigilance qui ne pourront être récupérés… que par des pauses plus fréquentes !

[1] Passant de 90,7 à 81,8 km/h.
[2] 7 655 décès en 2002, 4 620 en 2007 (source : ONISR - Observatoire national interministériel de sécurité routière).
[3] Source : voir travaux de Sylvain Lassarre (INRETS - Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité).
[4] Source : rapport d'activité 2008 de l'association Prévention Routière.
[5] Entre 2002 et 2008, la baisse du nombre des accidents mortels sur les autoroutes a été de 49 % (source : ASFA - Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage).

Dépassement des limitations de vitesse : le barème des sanctions

- **Inférieur à 20 km/h hors agglomération :** amende forfaitaire de 68 € [1] et retrait de 1 point.
- **Inférieur à 20 km/h en agglomération :** amende forfaitaire de 135 € [2] et retrait de 1 point.
- **De 20 km/h à moins de 30 km/h :** amende forfaitaire de 135 € et retrait de 2 points.
- **De 30 km/h à moins de 40 km/h :** amende forfaitaire de 135 € et retrait de 3 points. Le permis peut être suspendu pour 3 ans et un stage de sensibilisation à la sécurité routière rendu obligatoire.
- **De 40 km/h à moins de 50 km/h :** amende forfaitaire de 135 € et retrait de 4 points. Risque de suspension du permis pour 3 ans et suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
- **Égal ou supérieur à 50 km/h :** rétention immédiate du permis. Amende de 1 500 € et retrait de 6 points. Risque de suspension du permis pour 3 ans et suivi d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière.
- **Récidive d'un dépassement égal ou supérieur à 50 km/h :** rétention immédiate du permis avec possibilité d'une peine de prison de 3 mois. Amende de 3 750 € et retrait de 6 points. Risque de suspension du permis pour 3 ans. Confiscation du véhicule. Obligation de suivre un stage de sensibilisation à la sécurité routière.

[1] En cas de non-paiement dans les délais impartis, l'amende peut être majorée jusqu'à 450 € pour l'amende forfaitaire de 68 €.
[2] Elle peut être majorée jusqu'à 750 € pour l'amende forfaitaire de 135 €.

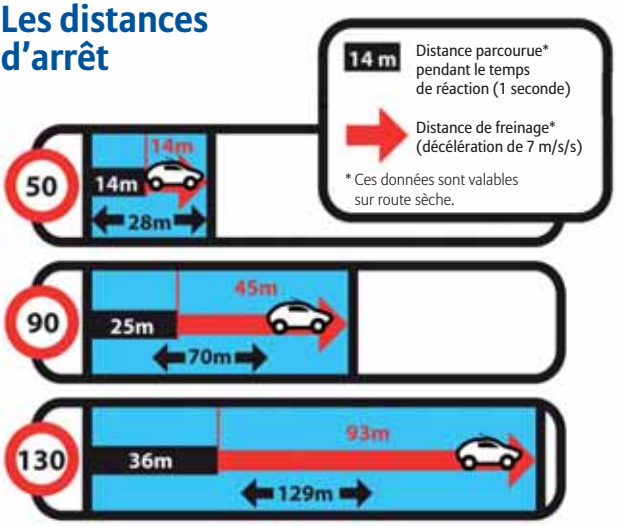
➔ L'ennui, c'est que c'est sur les routes départementales qu'on se tue le plus ! Il reste surtout un problème de fond que l'on pourrait résumer par cette question : la meilleure façon pour en finir avec les vitesses excessives, consiste-t-elle vraiment à multiplier les contrôles à l'infini ?

« Ringardiser » la vitesse

Quoi qu'on en pense, la perspective semble assez peu réaliste, vu la densité du réseau routier français. Bernard Pottier, président de l'association Prévention Routière, est pour sa part convaincu que la répression ne peut pas tout régler : elle est certes nécessaire mais non suffisante. Si l'on veut vraiment s'attaquer aux racines du problème, il faut miser sur l'éducation routière. C'est, répète-t-il inlassablement, le seul moyen d'en finir avec le mythe. « Il faut former une nouvelle génération d'usagers de la route pour qui le "ringard" n'est plus celui qui respecte le code de la route mais, au contraire, celui qui ne respecte pas la vie [6]. » Et de rappeler encore que si tous les usagers respectaient à la lettre les limitations de vitesse, 900 vies supplémentaires pourraient être sauvées chaque année [7]…

[6] Interview dans la revue *Circuler autrement*, juill./sept. 2009.
[7] Calcul réalisé sur l'année 2007 (rapport d'activité de l'association Prévention Routière 2008).

Les distances d'arrêt



D'une façon générale, quand la vitesse est multipliée par deux, la distance de freinage, elle, est multipliée par quatre.

L'implacable logique des limites

Qu'est-ce que la vitesse ? Une notion très relative, qui répond néanmoins à des règles très précises. Les connaître aide à mieux respecter les limitations…

La vitesse doit être considérée en fonction de l'endroit et des conditions.

Rouler trop vite en centre-ville, sur une petite route de campagne ou une autoroute, cela renvoie à des chiffres très différents les uns des autres ! Plutôt que de parler de vitesse dans l'absolu, il faut donc parler de vitesse excessive ou inappropriée par rapport à un lieu, à des circonstances. Ainsi, 50 km/h est une

Plus un véhicule est lourd et roule vite, plus la distance d'arrêt sera longue

vitesse excessive à proximité d'une école ou de commerces qui génèrent une forte présence humaine, mais généralement correcte sur un boulevard périphérique. Tout autant que 90 km/h est déraisonnable en traversée de hameau mais pas sur une départementale dégagée en rase campagne…

L'importance des panneaux

Trop souvent encore, les conducteurs voient les limites de vitesse imposées par la signalisation comme des décisions arbitraires, alors qu'elles doivent en principe permettre à chacun d'adapter son allure en fonction de l'environnement. Car, sur la route, un danger potentiel n'est pas toujours perceptible d'emblée et, à ne pas respecter la règle, on risque d'être surpris par un profil de route➔

Témoignage

Jean Centofanti

60 ans, dentiste.

« Le GPS m'évite d'avoir à surveiller le compteur »

« À partir du moment où l'on a décidé de respecter les limitations de vitesse, que ce soit par conviction, pour réduire les risques d'accident ou pour éviter d'être flashé et de perdre des points, je trouve très confortable de se faire aider par la technique. Certains ont opté pour le limiteur volontaire de vitesse. Pour ma part, j'utilise le GPS : c'est un modèle basique mais il me permet d'activer un avertisseur qui se déclenche dès que je dépasse la vitesse autorisée. Très efficace ! Il suffit de programmer cette fonctionnalité. Je choisis l'intensité de la tonalité pour qu'elle ne soit pas irritante mais assez audible pour inciter à lever le pied. Je n'ai plus besoin de surveiller constamment le compteur. Le GPS assure le repérage des limitations de vitesse et me rappelle à l'ordre si je roule au-delà. Ma vitesse s'affiche alors en rouge sur l'écran avec, à côté, le maximum autorisé. C'est tellement pratique que, maintenant, quand je suis amené à conduire sans cette aide, cela me manque vraiment… »

3 questions à…

Bernard Pottier
Président de l'association Prévention Routière

« La responsabilité des aménageurs est importante »

Que pensez-vous du bridage des véhicules à la construction ? Cette demande a peu de chances d'aboutir (à cause de la position allemande) et, de toute façon, ne réglerait pas le problème des excès de vitesse sur route ou en milieu urbain. Nous croyons beaucoup, en revanche, en l'avenir du système Lavia. Ce système interactif route/véhicule permet, pour chaque segment de voirie, d'informer les usagers sur la vitesse autorisée et favorise le respect des limitations. En attendant, le GPS peut rendre ce service.

Et le limiteur volontaire de vitesse ? C'est un bon outil. Notre association demande d'ailleurs à Bruxelles que tous les véhicules neufs en soient équipés car cela ne peut passer que par une décision européenne.

Faut-il encore abaisser les limitations ? Si on diminuait de 10 km/h celle des routes secondaires, nous gagnerions des vies. Mais je ne pense pas qu'il faille le faire sur autoroute : ce réseau est plus sûr que les autres et il ne faut pas décourager les automobilistes de l'emprunter. En revanche, en agglomération, nous prônons le développement des zones 30 et des zones de rencontre.

➔ délicat, une sortie de chantier, un virage serré, etc.
En ville, les pouvoirs publics sont partis de ce type d'analyses pour réviser la règle de la vitesse unique à 60 km/h. En 1990, remettant tout à plat, ils ont proposé de hiérarchiser les voies urbaines en trois catégories : celles à 30 km/h, à 50 km/h et à 70 km/h. S'appuyant sur les lois de la physique – un véhicule en mouvement ne s'arrête pas instantanément : plus il est lourd et roule vite, plus la distance d'arrêt sera longue –, ils ont ainsi voulu offrir dans chaque voie ou chaque quartier, en fonction du contexte, la meilleure sécurité possible pour tous, mais en priorité pour les usagers vulnérables, piétons et cyclistes.

Les limites de l'individu

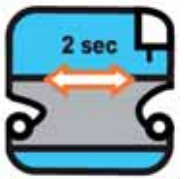
Sur autoroute, il faut, en plus, prendre en compte les limites de l'individu. Limites en termes

Mode d'emploi

Comment évaluer les distances de sécurité ?

La règle : la distance de sécurité dépend de la vitesse et des circonstances. Mais dans tous les cas, vous devez respecter un écart minimal avec le véhicule qui vous précède correspondant à la distance parcourue en deux secondes. C'est le temps incompressible, en effet, qu'il faut pour réagir (environ une seconde), puis pour freiner.

Sur autoroute : ces deux secondes sont faciles à calculer : il vous suffit de laisser en permanence entre votre voiture et celle qui est juste devant une distance égale à deux lignes blanches de la bande d'urgence. Ces deux traits latéraux indiquent la distance nécessaire pour vous laisser le temps de freiner en cas d'urgence et éviter ainsi une collision.



Sur route : c'est un peu plus compliqué. Faute de repères visuels formalisés, vous pouvez prendre comme repère un arbre, une maison, un panneau ou tout autre « événement » sur le bord de la route et calculer : entre le moment où le véhicule qui vous précède passe à la hauteur de ce repère et celui où vous le franchissez, vous devez compter deux secondes. C'est votre distance de sécurité.

de perception visuelle : plus la vitesse augmente, plus notre champ visuel se réduit (voir schéma). À 130 km/h, on parle même d'une « vision en tunnel » et on perçoit mal ce qui se passe sur les côtés. Limites en termes de temps de réaction qui, selon les individus et les circonstances, varie de 1 à 2 seconde(s) (pendant ce laps de temps le véhicule continue à rouler). Limites, encore, en termes de fragilité corporelle : par exemple, dans un choc frontal à 80 km/h, même si la ceinture joue correctement son rôle et que le passager ne porte aucune blessure externe, ses organes internes, eux, ne peuvent pas résister aux forces qui s'exercent. La mort est presque inévitable.

Le champ visuel selon la vitesse

Dans un choc frontal qui survient à 30 km/h, un passager ceinturé a 95 % de chances de survie. À 50 km/h, il n'en a que 53 %, mais plus que 20 % à 60 km/h.

À 40 km/h, le champ visuel est de 100°

À 70 km/h, il est de 75°

À 100 km/h, il est de 45°

À 130 km/h, il n'est plus que de 30°

Bientôt 110 km/h sur autoroute ?

Depuis l'été dernier, une large portion de l'A8 (sur la Côte d'Azur) est limitée à 110 km/h. La région bordelaise aussi tente l'aventure. Depuis le 1er octobre, sur 180 km, c'est l'A31, en Lorraine, qui leur a emboîté le pas. Mais les ministres de l'Intérieur et des Transports l'ont dit et répété : ce sont là des expérimentations, justifiées pour la plupart par le fait que ces autoroutes se situent dans des zones très urbanisées. Pour le moment, il n'est pas question de généraliser la mesure…

Vrai - faux

30 ou 50 km/h, à cette vitesse, ça ne fait pas une grande différence !
Faux. À 30 km/h, il faut 13 m pour s'arrêter (8 m pour le temps de réaction, 5 m pour le freinage). À 50 km/h, avant même de commencer à freiner, vous aurez déjà parcouru 14 m (et il vous faudra encore 12 m pour vous arrêter). Si un piéton surgit à quelques mètres de vos roues, ce différentiel peut donc tout changer !

Quand je conduis vite, mon attention et mes réflexes sont aiguisés.
Faux. Plus la vitesse est élevée, plus les informations à enregistrer sont nombreuses. Par ailleurs, quand on conduit vite, l'attention exigée se traduit par une fatigue bien plus grande.

Rouler vite ne permet pas de gagner du temps.
Vrai. Le temps gagné est généralement très surévalué : sur autoroute, rouler à 150 km/h au lieu de 130 km/h ne fait gagner que 6 minutes pour un trajet de 100 km ! Et en ville, le gain « vitesse » est inexistant. En revanche, ce type de conduite ne fait qu'accroître la consommation de carburant.

L'ABS (Antiblockiersystem) réduit mes distances de freinage.
Faux. Ce système apporte de la sécurité, mais seulement dans la mesure où il évite le blocage des roues lors d'un freinage brusque et donc évite la perte de contrôle du véhicule. Il ne réduit pas la distance de freinage.

Europe : des modèles contradictoires

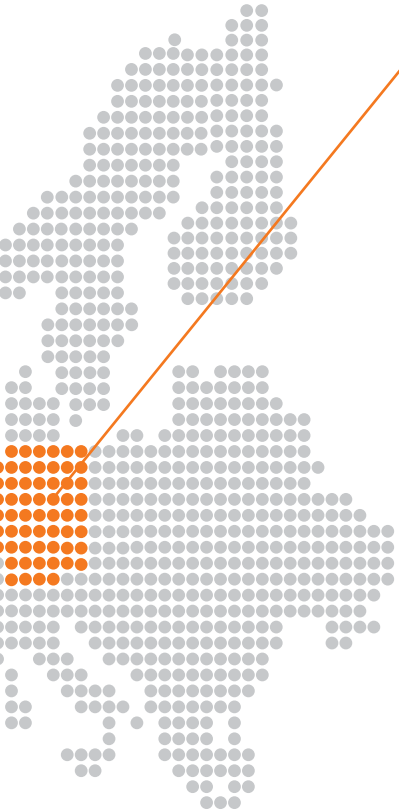
Les pays de l'Union européenne n'appliquent pas tous les mêmes règles en matière de vitesse. Que ce soit en ville, sur route ou autoroute, il existe des différences sensibles d'un pays à l'autre…

Une politique répressive mais efficace

Ce sont les Britanniques qui ont innové avec le système du contrôle-sanction pour contraindre les automobilistes à respecter les limitations de vitesse. En 2005, plus de 6 000 radars étaient déjà installés sur le bord des routes du **Royaume-Uni** ! Certes, cette politique a suscité beaucoup de remous dans la société. On a invoqué « Big Brother » et parlé de « rackett »… mais elle a permis de réduire considérablement le nombre d'accidents. Le pays est aujourd'hui champion européen de la sécurité routière.

« Vous roulez trop vite »

Hors agglomération aux **Pays-Bas,** la vitesse est le plus souvent limitée à 80 km/h. Et à peine plus – 100 km/h – sur les voies rapides et une grande partie du réseau autoroutier. Les contrôles, très nombreux, incitent à s'y tenir. Mais l'exigence n'est pas moindre dans les villes : les secteurs aménagés pour limiter la vitesse à 30 km/h ne cessent de s'étendre. N'oublions pas que les concepts de zone 30 et de zone de rencontre sont nés ici… Les automobilistes, eux, ne risquent pas de l'oublier : partout, des panneaux les rappellent à la réalité par des messages : « Vous roulez trop vite » !



Irréductible tenant de la vitesse

L'Allemagne est le seul pays d'Europe à ne pas appliquer la limitation à 130 km/h à l'ensemble du réseau autoroutier. Et comme il n'a pas à rougir en matière d'accidentalité, certains, en France et ailleurs, croient tenir là la preuve que la vitesse n'a pas de lien avec l'insécurité. En fait, les Allemands doivent surtout leurs bons résultats à un très bon niveau de sécurité dans les zones urbaines. Mais pour ce qui est des autoroutes, les françaises sont aujourd'hui plus sûres que les allemandes (25 % de tués en moins). Quant à l'absence de limitation de vitesse sur autoroute outre-Rhin, il faut tout de même préciser qu'elle ne vaut pas sur tout le réseau. Sur de nombreux segments, la vitesse est strictement limitée – entre 100 et 130 km/h – et respectée.

Depuis des années, cette résistance des Allemands bloque l'harmonisation européenne. Il est vrai que nos voisins sont aussi les premiers constructeurs de voitures puissantes et rapides !

Pour en savoir +

Les conséquences de la vitesse

Une brochure qui présente une synthèse très claire des effets de la vitesse sur la perception de la route par le conducteur et des conséquences en termes de distances d'arrêt du véhicule. À télécharger sur : **www.preventionroutiere.asso.fr**

La vitesse, ses effets et ses risques

Un dépliant sur la vitesse pour tout savoir sur le sujet, ainsi que sur le contrôle routier automatisé et les radars, les sanctions… À télécharger sur : **www.securiteroutiere.gouv.fr/article.php3?id_article=70**

Vitesse et sécurité routière

Sorti voici une quinzaine d'années mais toujours actuel et fort complet, le rapport de Robert Namias (publié à La Documentation française) reste une « bible » sur le sujet pour tous ceux qui ont envie de comprendre vraiment l'enjeu sécuritaire de la vitesse.

Les radars feux rouges

Après les radars détecteurs d'excès de vitesse, voici les radars détecteurs de non-respect des feux rouges. Explications sur un nouvel outil du contrôle-sanction automatisé.

Détecteur de franchissement de feux rouges Mesta 3000 de Sagem Sécurité (Groupe Safran).

Bon à savoir…

Si les radars vitesse fixes installés le long des autoroutes sont tous bien signalés et généralement visibles, il n'en est pas de même pour les radars feux rouges : non seulement les détecteurs placés dans le sol et la caméra se font presque invisibles, mais les carrefours qui en sont équipés ne sont pas annoncés comme tels.

1. Une caméra, deux détecteurs

Le dispositif comprend deux capteurs magnétiques installés dans la chaussée, l'un correspondant à une ligne située juste avant le feu, l'autre située quelques mètres plus loin. Ainsi, lorsqu'un véhicule passe au feu rouge (et non à l'orange !), le radar déclenche la prise de deux photos : la première, à l'instant où le véhicule se trouve à la hauteur du feu, la deuxième lorsqu'il est au milieu du carrefour.

2. Deux flashs pour plus de sécurité

Pour valider une infraction, c'est le deuxième flash qui compte. Ceci pour ne pas risquer de verbaliser un véhicule arrêté en position un peu trop avancée. De même, un véhicule bloqué sur le carrefour à cause d'un arrêt momentané ou d'un ralentissement de la circulation n'est pas verbalisé.

3. 135 € d'amende et 4 points en moins

Comme pour les clichés qui enregistrent les excès de vitesse, les clichés prouvant les franchissements de feu rouge sont transmis automatiquement au Centre de traitement des infractions de Rennes pour y être analysés. Une fois l'infraction vérifiée, un procès-verbal est envoyé au contrevenant. Ce dernier est passible d'une amende de 135 € et d'un retrait de 4 points sur le permis.

La remontée des files par les deux-roues motorisés…

Aujourd'hui devenue une pratique courante, le plus souvent tolérée par les forces de l'ordre, elle n'est pourtant pas prévue par le code de la route…

Pour

Éric Thiollier, délégué général de la FFMC [1]

Pour la FFMC, il y a au moins quatre bonnes raisons de légiférer sur cette pratique. « D'abord, le fait que les motards remontent les files de voitures lorsqu'il y a embouteillage contribue largement à fluidifier le trafic. S'ils restaient dans les files, elles seraient bien plus longues ! Ensuite, n'étant pas coincées dans les bouchons, les motos ne polluent que le temps strictement nécessaire à leur trajet. Par ailleurs, si la pratique était reconnue, elle pourrait être encadrée par un code de bonne conduite qu'il serait alors plus facile de faire respecter. Elle ne doit pas se faire n'importe comment, mais uniquement entre les deux voies les plus à gauche, lorsque les voitures sont arrêtées ou avancent au pas. Le différentiel de vitesse ne doit pas dépasser 20 km/h. Sinon, le risque pour les automobilistes d'être surpris devient trop grand et il est surtout plus difficile pour les motards de réagir aux changements de file, aux portières qui peuvent s'ouvrir, aux piétons qui peuvent traverser au milieu du bouchon. Enfin, dès que le trafic général redevient fluide ou atteint les 50 km/h, les deux-roues motorisés doivent reprendre une position normale dans les voies. Enfin, cette officialisation permettrait de mieux sensibiliser les automobilistes, dès l'auto-école, sur les risques qu'ils peuvent faire courir aux autres en n'étant pas attentifs à leurs rétroviseurs, en changeant de file sans mettre leur clignotant ou en se préoccupant plus de leur téléphone portable que de leur volant ! Je précise que cette pratique est déjà autorisée,

[1] Fédération française des motards en colère.

sous certaines conditions, en Autriche et en Belgique, où elle a contribué à fluidifier le trafic en ville et à améliorer la sécurité des motards…»

Pierre, 45 ans, motard, Wissous

C'est l'un des gros avantages de la moto ! «Si on ne peut pas remonter les files, à quoi ça sert d'avoir une moto ? Quand on prend la peine de rouler sans carrosserie, même quand il fait 0 °C, c'est bien parce qu'on arrive plus vite. Dans mon cas, pour aller au bureau, c'est 1 h 30 en voiture… et 45 mn à moto. Si ça n'est pas possible, autant reprendre la voiture !»

Une pratique bientôt inscrite dans le code de la route ?

La question d'autoriser la remontée des files par les deux-roues motorisés est en suspens depuis des années. Face à l'explosion de ce parc dans le trafic urbain et au nombre d'accidents dont sont victimes ses usagers, il devient pourtant urgent de clarifier le sujet. Le gouvernement a mis en place au printemps dernier une commission chargée de lui faire des propositions.

Contre

Pascal, 32 ans, automobiliste, Paris

Cette pratique est insécurisante. «Ce qui m'agace le plus, c'est que ces dépassements se font souvent en dépit du bon sens et génèrent un sentiment d'insécurité. J'ai l'impression que même en étant attentif, je risque un jour ou l'autre d'en renverser un qui se sera faufilé sans que je le voie arriver…»

Antoine, 57 ans, automobiliste, Meaux

Je déplore la lâcheté des autorités publiques ! «Je trouve inadmissible que cette pratique non prévue par le code de la route ne fasse l'objet d'aucune répression. Cette lâcheté est la pire des choses. Ou bien elle n'est pas autorisée et on demande aux forces de l'ordre de l'empêcher, ou bien on l'autorise et alors on fixe des règles bien précises… et on les fait respecter !»

François, 49 ans, motard, Fresnes

Arrêtons de nous croire tout permis ! «Remonter les files, ce n'est pas un droit, c'est une tolérance et je dois avouer que mes confrères sur deux-roues m'exaspèrent de plus en plus à revendiquer leur droit divin sur la route… Il ne faut pas s'étonner lorsqu'il y a un retour de bâton.»

Caroline, 44 ans, automobiliste, Ivry-la-Bataille

Aujourd'hui, il y a trop de comportements déviants. «Je supporte de moins en moins les motards qui arrivent sur vous comme des bolides, forcent le passage et vous frôlent, parfois même en klaxonnant de façon agressive parce qu'on ne s'est pas écarté assez vite ! Je conçois que l'on autorise la remontée des files dans certaines conditions mais alors, il faudrait vraiment leur apprendre les règles de bonne pratique. Aujourd'hui, il y a trop de comportements déviants. Le résultat, d'ailleurs, est catastrophique pour eux en termes de sécurité.»

Avec Allianz, je conduis ma vie.

Assureur engagé, Allianz sensibilise, forme et informe ses clients, particuliers et entreprises, sur les risques de la route à travers son programme de « prévention automobile ».

Allianz